

Bauanleitung für die Bausätze 1101, 1102, 1103, 1104 Der Volkmarshäuser Tunnel

Geschichte

Die Legende sagt, der Volkmarshäuser Tunnel wurde nur gebaut, weil der König von Hannover nicht hinter seinen anderen Landesfürstenkollegen zurückstehen wollte und auch solch einen Tunnel haben wollte. Diese zwar schöne Geschichte gilt inzwischen aber als historisch widerlegt, allerdings hat die Notwendigkeit eines Tunnelbaus dennoch Ihren Grund in der deutschen Kleinstaaterei. Denn sowohl der Tunnel als auch eine insgesamt äußerst schwierige Trassenführung mit Steigungen von bis zu 16 Promille wurden nur nötig, weil man den südlichsten Punkt des Königreiches Hannover erreichen wollte, ohne dabei hessisches Gebiet zu berühren.

Der eigentliche Tunnelbau begann Anfang September 1852 von beiden Seiten. Der Durchschlag gelang im April 1853. Die beiden, bis auf die Tunnelrosetten identischen neoromanischen Portale, wurden im Herbst 1855 vollendet. Das Südportal (Vampisol 1101 u. 1103) wurde mit dem Wappen des Königs von England und dem Welfenross geschmückt. Das Ostportal (Vampisol 1102 u. 1104) erhielt die Inschriften "BEGONNEN 1852" und "VOLLENDET 1855".

Die Strecke wurden von Beginn an zweispurig betrieben, doch wurde das zweite Gleis 1943 demontiert und nachträglich wurde die eine Spur im Tunnelbereich etwas in die Mitte gerückt. Die zweite Spur wurde auch nach dem Krieg nicht wieder eingebaut. Dennoch hatte der Südabschnitt der hannöverschen Südbahn vom Kriegsende bis zur Elektrifizierung der Parallelstrecken 1963/64 ihre größte Zeit. Die Strecke wurde 1995 endgültig stillgelegt und die Natur holt sich nun ihr Terrain wieder zurück. Mitten im Wald liegend, befindet sich dort, wo einst die schweren Dreizylindermaschinen der Baureihen 01.10 und 44 herrschten, inzwischen ein verwunschener Ort. Die Gleise sind demontiert, das Grün wuchert, der Tunnel ist immer noch begehbar, gehört aber jetzt den Fledermäusen.

Zum Bausatz

Dieser Bausatz ist ein Kleinserienartikel und daher nicht mit den aus

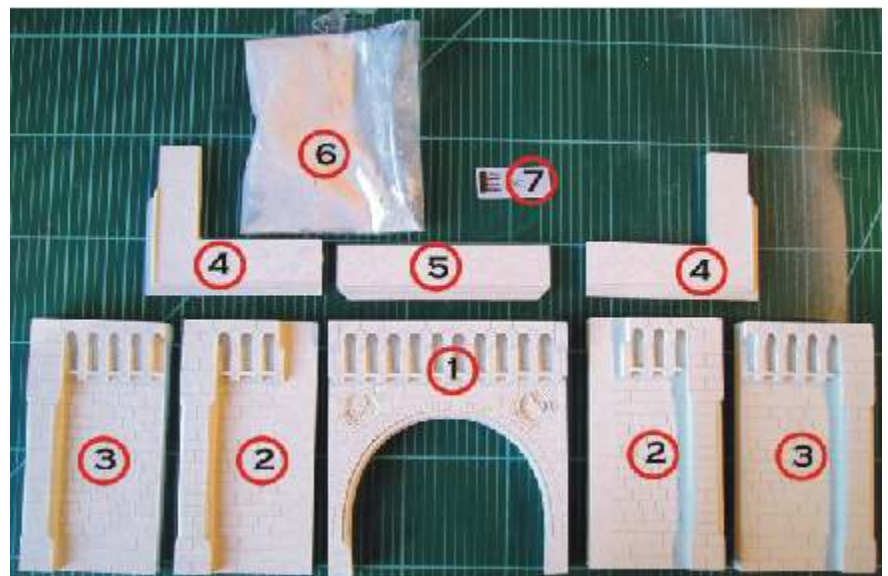


Polystyrol hergestellten Produkten von Fallner, Vollmer und Co. zu vergleichen. Und verlangt evtl. etwas Nacharbeit und vor allem eine individuelle farbliche Gestaltung. Dennoch ist es auch für durchschnittliche Modelleisenbahner nicht schwierig mit den Bauteilen aus dem sehr hochwertigem, kunststoffmodifizierten Gips tolle modellbauerische Ergebnisse zu erzielen. Kein Material eignet sich besser dazu „Stein“ im Modell darzustellen als Gips. Mit entsprechenden farblichen Gestaltung sind perfekte Texturen herzustellen

und Sie erhalten ein absolut maßstäbliches, vorbildgetreues Tunnelportal weitab vom üblichen Angebot der Zubehörindustrie.

Montage

Der Bausatz besteht aus folgenden Teilen: Tunnelportal (1), innere Flügelwände mit Pfeilern (2), äußere Flügelmauer (3), Abdeckung außen (4), Abdeckung innen (5), Gipspulver (6), Lasercutteile aus Karton - 4 Heften und Tunnelschild, Tunnelschild als Papierschnipsel (7).



Folgende Werkzeuge und Materialien werden zusätzlich für den Zusammenbau benötigt: Schleifplatten bzw. Schleifpapier, Bastelskalpell, unser Ruder L530 oder ein alternativer Klebstoff, Gipsbecher, kleine Spachtel, Zahnstocher und Wattestäbchen, Graviernadel bzw. Stichel o.ä., Pinzette, Flachzange, Sekundenkleber, Stiftklöbchen mit Bohrer 0,3mm, diverse Pinsel, Acrylfarben, Mischbehälter (Konservengläser o.ä.), Paletten (Sperrholzbretchen o.ä.), eventuell. Ölfarben mit Terpentin oder ein Aquarellfarbkasten



Zu erst werden mit einer Schleifplatte (z. Bsp. Auhagens Bastelzweifel #99 007) evtl. Grate und evtl. entfernt. Dann werden mit dem Stiftklöbchen mit einem 0,3mm Bohrer die Löcher für die Heften gebohrt. Dabei sollten sie sich an die tatsächlichen Positionen wie dargestellt halten.



Die Gipsteile lassen sich gut kleben. Wir empfehlen unseren Ruder L530 oder diverse Alleskleber. Durch die Saugwirkung des Gipses reicht die Klebekraft völlig aus und die Teile lassen sich noch etwas nachpositionieren. Aber auch mit Kontaktklebern wie Pattex oder Weißleim wie Ponal lassen sich die Bauteile gut verkleben. Vor dem Zusammensetzen sollte die Passgenauigkeit überprüft werden. Eventuell sind die Bauteile leicht verzogen und es muß ein wenig



nachgearbeitet werden. Als erstes werden die inneren Flügelmauererteile (2) an das Portal (1) gelebt. Nach dem Trocknen folgen die äußeren Flügelmauern (4). Den Abschluß bilden die Abdeckungen (5 und 6).



Nun können vorhandene Fugen, Spalten, Luftpinschlüsse etc. mit dem beiliegenden Gips verspachtelt werden. Tipp: der Gips bindet sehr schnell ab,

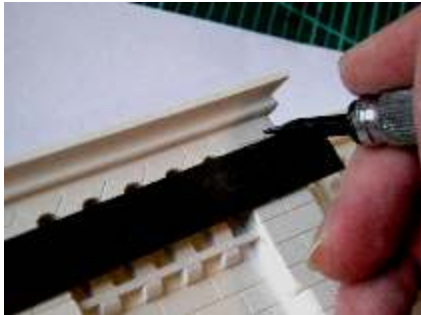
daher nicht den ganzen Gips auf einmal anrühren, immer nur ein wenig mit ein



paar Tropfen Wasser vorbereiten! Achtung: Die Gipsbauteile und der verspachtelte Gips verbinden sich sehr stark und sind im getrockneten Zustand untrennbar. Daher immer nur kleine

Teilbereiche verspachteln und überschüssigen Spachtelgips noch feucht entfernen. Später könnten sonst mit dem Entfernen des Spachtelgipses auch Details verloren gehen. Ein Befeuchten erhöht noch die Haftung. Letzte Spachtelreste können dann vorsichtig mit feinem Schleifpapier entfernt werden.

Zugeschmierte Mauerfugen können mit einem kleinen Stahllineal und einem Stichel oder ähnlichem nachgraviert werden.



Farbe

Nach den Verspachteln muß das Tunnelportal grundiert werden. Am besten geeignet dazu sind Acrylbastelfarben z. Bsp. von Marabu oder Waco, die in Sandsteintönungen stark mit Wasser verdünnt aufgebracht werden. Diese erste Sperrschicht sorgt dafür das die folgenden Farbschichten nicht einfach aufgesogen werden, die Gipsoberflächenstruktur sollte aber unbedingt erhalten bleiben, also immer nur dünne Farbschichten aufbringen. Nun vermittelt das Modell schon einen gewissen Sandsteineindruck, der durch

eine weitere Nachbehandlung noch verstärkt wird.

Beliebt ist dabei das lasierende Auftragen mit stark verdünnten Acrylfarben und nachträglichem Abwischen mit einem Malschwamm. Dadurch werden Fugen und Details betont. Beim Vorbild sind übrigens die Fugen heller als die Steine. Auch das Bemalen mit Aquarellfarben kann zu hervorragenden Effekten führen und ist relativ leicht korrigierbar.

Ich selbst habe erst einmal die Quader einzeln mit unverdünnter Künstlerölfarbe in verschiedenen dunklen Ockertönen eingefärbt. Dann wurden mehrere Waschungen mit sehr stark

verdünnter heller Ölfarbe versehen. Diese Ölfarbe-Terpentin-Mischung kriecht wirklich in jede Fuge und hinterläßt einen feinen Farbschleier, der auf dem Gips eine sandsteinähnliche Textur erzeugt.

Auf ein Granieren - bearbeiten mit einem sehr trockenen Pinsel, um Lichter zu setzen habe ich verzichtet. So sieht das Tunnelportal natürlich sehr sauber aus. Anfang der sechziger Jahr des letzten Jahrhundert, zur besten Zeit der alten Hannöverschen Südbahn, sahen die Tunnelportale fast schwarz



aus, so verrußt waren sie. Ich habe dennoch lediglich mit der Airbrush und den vorzüglichen Vallejofarben ein wenig Schwarz als Ruß aufgehaut.

Restmontage

Danach werden die vier Kartonteile der Heften, die einst zum Aufnehmen der Tunnel Tore gedacht waren, gefaltet und mit einem Tröpfchen Sekundenkleber mit Hilfe einer Pinzette in die Löcher eingesetzt.

Das Tunnelschild wird ebenfalls mit etwas Sekundenklebstoff platziert. Das Papierschild wird mit dem Skalpell ausgeschnitten und in das Kartonteil



eingesetzt - eine Versiegelung mit Vallejo Matt-Varnish sorgt für einen Emailschildeffekt. Das Gewölbe des Originalen ist mit Ziegelsteinen im Kreuzverband ausgemauert worden. Um mit bedruckter Pappe und Sperrholzspannten das Tunnelgewölbe darzustellen ist der Portalbausatz mit entsprechenden Nuten ausgestattet.



Einbau eventuell probiert und umgeplant werden. Einspuriger Betrieb sollte kein Problem darstellen, wenn nicht Adewagen durch den berüchtigten 360er-Radius gequält werden. Bei zweispuriger Nutzung müssen die Gleisabstände enger sein, als das die

gleisigen Betrieb ist dann das Schotterbett deutlich in der Höhe gewachsen und etwas in die Mitte verlegt worden.

Die äußeren Flügelwände sind bis zum Fuß durchgezogen, so muß das Portal nicht wie beim Vorbild in einem beidseitigen Einschnitt liegen. Auch andere Abstützungen sind möglich. Wir liefern auch einzelne Wandbauteile und einzelne Innen- und Außenpfeiler. Hier sind unzählige Kombinationen denkbar. Für anschließende weitere Stützmauern empfehlen unser ETERN0-Bauplatten.

Weitere Hinweise finden sie im Internet unter www.Vampisol.de, Infos zur alten hannöverschen Südbahn unter http://de.wikipedia.org/wiki/Dransfelder_Rampe. Es gibt sogar ein Internetforum unter <http://suedbahn.forencity.de/>

Aus der Reihe Miba Report vom Vorbild zum Modell, Band 2 mit dem Artikel "Dornröschchen wartete auf den Roland - Hann. Mündens versunkenen Herrlichkeit" von Michael Meinhold Heft 6 der Zeitschrift Eisenbahngeschichte mit dem Artikel "Hannovers vergessene Gebirgsbahn - die Dransfelder Rampe" von Dr. Stefan Vockrodt.



Allerdings ist das Angebot deutscher Hersteller ziemlich modest. Wir empfehlen daher die Verwendung unserer ETERN0-Tunnelröhre V1439 mit einer perfekten Kreuzverbandnachbildung ohne das Scheitelbauteil. (Wird inzwischen mitgeliefert)
Einbau

Da das Modell des Portales absolut maßstäblich ist, entspricht es so somit nicht den Normen der NEM 105. Das bedeutet, daß bei engen Radien und bei langen Fahrzeugen das Lichtraumprofil nicht ausreicht. Hier sollte vor dem

Hersteller vorgeben und der Tunnelzugang muß in der Geraden liegen. Der Volkmarshäuser Tunnel hatte beim Original nur einen Gleisabstand von 4,00m.

Nach den, mir jetzt vorliegenden Originalplänen von 1855 lag bei zweigleisigen Betrieb die Schwellenoberkante auf der gleichen Höhe wie die Unterkante der ersten Steinreihe. Es wäre dann also sinnvoll das Portal um die Höhe des Schotterbettes zu unterfüttern, bzw. das Trassenbrett abzusenken. Beim späteren ein-

(c)2006 Vampisol Eisenbahnmodellbau

Vampisol Eisenbahnmodellbau
Dipl. Ing. Jens Kaup
Stieggasse 27
D-34346 Hann. Münden
Fon 05541 - 999 2005
Fax 05541 - 33 99 8
Jens Kaup@vampisol.de